

## **Method for shutdown of an internal combustion engine and internal combustion engine to carry out this method**

**Publication number:** EP1413727

**Publication date:** 2004-04-28

**Inventor:** GRIESER KLEMENS (DE); KRAMER ULRICH (DE);  
BADKE KLAUS (DE)

**Applicant:** FORD GLOBAL TECH INC (US)

#### **Classification:**

**- International:** *F02D9/02; F02D17/00; F02D29/02; F02D41/00;  
F02D41/04; F02D41/06; F02D45/00; F02B75/12;  
F02D9/02; F02D17/00; F02D29/02; F02D41/00;  
F02D41/04; F02D41/06; F02D45/00; F02B75/00; (IPC1-  
7); F02D41/04; F02D9/02*

- European: E02D9/02; E02D41/00D2; E02D41/04B; E02D41/06D6

**Application number:** EP20020102483 20021025

**Priority number(s):** EP20020103483 20031035

**Also published as:**



US6910457 (B2)

US2004123831 (A)

JP2004162707 (A)

EP1413727 (B1)

#### Cited documents:



DE19848368

US4735179

DE19835045

DE19735455

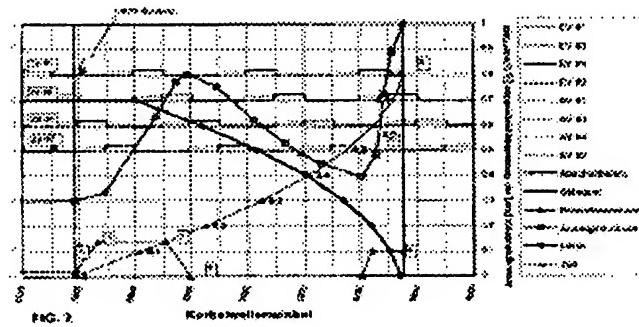
DE10055112

[more >>](#)

## **Report a data error here**

## Abstract of EP1413727

The method involves opening the choke flap at least once during the process of stopping the engine. The choke flap is closed at least once during the process of stopping the engine. A revolution rate signal and/or an induction system pressure signal can be used to control the choke flap. The flap is opened during the induction cycle of the later compression cylinder occurring with the engine stopped. AN Independent claim is also included for the following: (a) an internal combustion engine suitable for implementing the inventive method.



Data supplied from the **esp@cenet** database - Worldwide



(19)

Europäisches Patentamt

European Patent Office

Office européen des brevets



(11)

EP 1 413 727 A1

(12)

## EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG

(43) Veröffentlichungstag:  
28.04.2004 Patentblatt 2004/18

(51) Int Cl. 7: F02D 41/04, F02D 9/02

(21) Anmeldenummer: 02102483.1

(22) Anmeldetag: 25.10.2002

(84) Benannte Vertragsstaaten:

AT BE BG CH CY CZ DE DK EE ES FI FR GB GR  
IE IT LI LU MC NL PT SE SK TR

Benannte Erstreckungsstaaten:

AL LT LV MK RO SI

(71) Anmelder: Ford Global Technologies, Inc.,  
A subsidiary of Ford Motor Company  
Dearborn, Michigan 48126 (US)

(72) Erfinder:

• Grieser, Klemens  
40764, Langenfeld (DE)

- Kramer, Ulrich  
51427, Bergisch Gladbach (DE)
- Badke, Klaus  
50670, Koeln (DE)

(74) Vertreter: Drömer, Hans-Carsten, Dr.-Ing. et al  
Ford-Werke Aktiengesellschaft,  
Patentabteilung NH/DRP,  
Henry-Ford-Straße 1  
50725 Köln (DE)

## Bemerkungen:

Geänderte Patentansprüche gemäß Regel 86 (2)  
EPÜ.(54) VERFAHREN ZUM ABSTELLEN EINER BRENNKRAFTMASCHINE UND  
BRENNKRAFTMASCHINE GEEIGNET ZUR DURCHFUEHRUNG DIESES VERFAHRENS

(57) Die Erfindung betrifft ein Verfahren zum Abstellen einer Brennkraftmaschine und eine zur Durchführung dieses Verfahrens geeignete Brennkraftmaschine. Dabei wird nach einem Abschaltbefehl für eine Brennkraftmaschine die Drosselklappe im Ansaugluftsystem nochmals geöffnet um eine größere Menge Frischluft in die Brennräume der Brennkraftmaschine saugen zu

können. Dies erhöht die Gaskräfte in den Brennräumen während des Auslaufens deutlich, so daß die Brennkraftmaschine sich kontrolliert abstellen läßt. Gleichzeitig werden eventuell noch vorhandene Verbrennungsprodukte aus den Brennräumen der Brennkraftmaschine entfernt. Dadurch werden die Voraussetzungen für einen Direktstart der Brennkraftmaschine ohne Anlasser geschaffen.

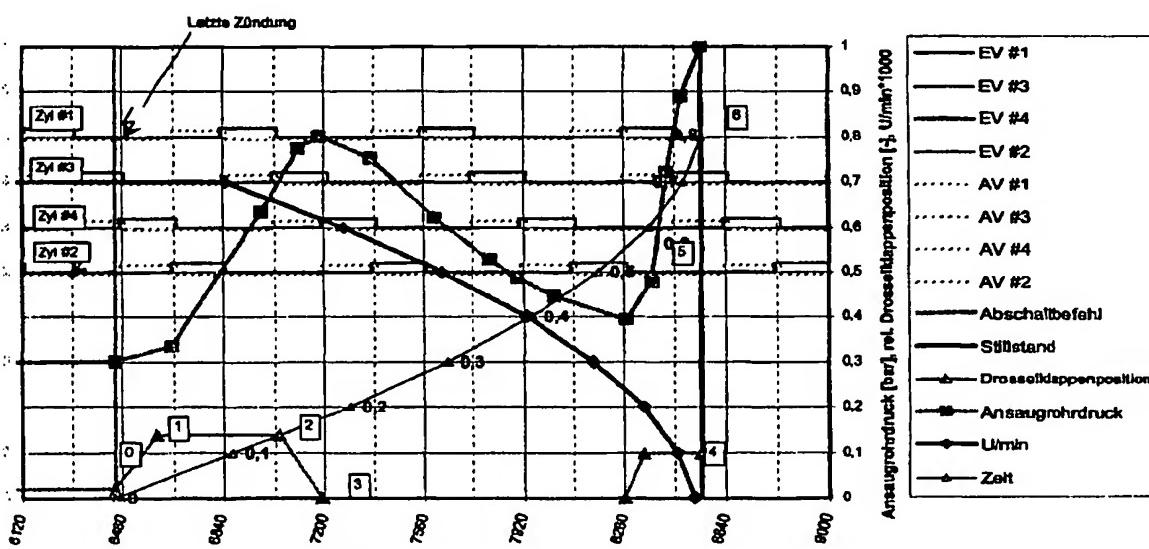


FIG. 2

## Beschreibung

[0001] Die Erfindung betrifft ein Verfahren zum Abstellen einer Brennkraftmaschine und eine zur Durchführung dieses Verfahrens geeignete Brennkraftmaschine.

[0002] Heutige Brennkraftmaschinen können üblicherweise nicht aus dem Stillstand ohne ein Hilfsaggregat in Betrieb genommen werden. In dem oder den Zylindern von Brennkraftmaschinen, bei denen der Kraftstoff innerhalb des Ansaugtraktes der Verbrennungsluft zugeführt wird, befindet sich in der Regel kein oder nur wenig zündfähiges Luft-Kraftstoff-Gemisch, so daß eine Aktivierung der Zündquelle einer Fremdzündung nicht ausreicht eine Verbrennung in Gang zu setzen. Es wird daher ein - üblicherweise elektrisch betriebener - Hilfsantrieb, ein sogenannter Anlasser, verwendet, um die Brennkraftmaschine auf eine sogenannte Startdrehzahl zu bringen. Bei dieser Drehzahl wird genügend zündfähiges Gemisch in die Zylinder gesaugt, mittels einer Fremdzündeinrichtung entzündet und so die Brennkraftmaschine in Betrieb genommen. Der Anlasser kann dann abgeschaltet werden und die Brennkraftmaschine dreht sich aus eigener Kraft weiter.

[0003] Anders verhält sich die Situation bei Brennkraftmaschinen, bei denen der Kraftstoff direkt in mindestens einen Zylinder eingebracht wird, wobei der Kraftstoff üblicherweise unter Druck in den mindestens einen Zylinder eingespritzt wird. Wird nun bei einer stillstehenden Brennkraftmaschine Kraftstoff in einen oder mehrere Zylinder eingespritzt und anschließend gezündet, so kann die entstehende Gaskraft ausreichen, um einen zugehörigen Kolben zu bewegen. Die Bewegung des Kolbens gibt über einen Pleuel somit der Kurbelwelle einen Drehimpuls, der ausreichend sein kann, die normale Abfolge der Takte einer Brennkraftmaschine einzuleiten. Somit kann die Brennkraftmaschine ohne Benutzung eines Anlassers in Betrieb genommen werden bzw. direkt gestartet werden.

[0004] Allerdings sind mehrere Voraussetzungen zu erfüllen, damit eine Brennkraftmaschine direkt in der oben beschriebenen Art starten kann. So sollte sich mindestens ein Kolben eines Zylinders der Brennkraftmaschine in einer Position befinden, in der ein Einspritzen von Kraftstoff und anschließendes Zünden des entstandenen Luft-Kraftstoffgemisches tatsächlich zu einer Bewegung des in dem Zylinder befindlichen Kolbens führt. Bei einer Viertaktbrennkraftmaschine müßte der Kolben sich also im Expansions- oder Arbeitstakt befinden, wobei das mindestens eine zugehörige Auslaßgaswechselventil noch nicht geöffnet sein darf. Dies kann z. B. in einer Position von ca. 5° bis 10° Kurbelwinkel nach oberem Totpunkt (OT) sein. Bei einer Position von ca. 5° bis 10° vor OT würde sich Kolben auch bewegen. Allerdings würde sich dann die Kurbelwelle entgegen der gewünschten Drehrichtung bewegen. In der DE 198 35 045 wird beispielhaft ein Verfahren zum Direktstart beschrieben. Es wird dabei ein ge-

eigner Brennraum, gebildet aus Zylinder und Kolben, identifiziert, der sich im Arbeitstakt befindet und genügend Luftpolumen enthält. Anschließend wird eine vorgegebene Brennstoffmenge eingespritzt und gezündet. Allerdings geht die DE 198 35 045 davon aus, daß trotzdem noch ein, wenn auch kleiner dimensionierter, Anlasser zum Starten der Brennkraftmaschine benötigt wird.

[0005] In der DE 197 17 497 wird ein etwas anderer Ansatz gewählt. Hier wird durch einen direkt auf der Kurbelwelle montierten Startermotor, der nach dem Start als Generator dient, ein sogenannter Starter-Generator, die Kurbelwelle in eine bevorzugte Position bewegt. In dieser bevorzugten Position kann z. B. das Anlassen der Brennkraftmaschine durch das oben beschriebene Verfahren des Einspritzen von Kraftstoffs und anschließendes Zünden erleichtert werden.

[0006] In der WO 01/48373 wird die gewünschte Kolbenposition dadurch erreicht, daß bereits beim Abstellen der Brennkraftmaschine diese gewünschte Position angesteuert wird. Da nach Abstellen der Zündung und der Kraftstoffzufuhr die Brennkraftmaschine sich auf Grund der Massenträgheit noch einige Umdrehungen weiterbewegt, das sogenanntes Auslaufen der Brennkraftmaschine, bis sie durch die Reibungs- und Gaskräfte zum Stillstand gekommen ist, kann beispielsweise durch ein kontrolliertes Abstellen, durch ein Weiterbewegen der Kurbelwelle mittels eines Hilfsantriebes oder mittels Ausführen zusätzlicher einzelner Arbeitstakte während des Abstellens eine geeignete Position zum Direktstart erreicht werden.

[0007] Die genannten Verfahren weisen jedoch den Nachteil auf, daß sie sich nur auf das Erreichen einer günstigen Kolbenposition zum direkten Start mittels Hilfsantrieben oder zur Erleichterung des Starts einer Brennkraftmaschine konzentrieren. Sie vernachlässigen dabei, daß sich in dem oder den Zylindern noch größere Mengen Verbrennungsprodukte befinden können, so daß ein eventuell später stattfindendes direktes Anlassen der Brennkraftmaschine mittels des oben beschriebenen Verfahrens auf Grund mangelnden Sauerstoffs in dem oder den Zylindern nicht durchführbar ist.

[0008] Vor diesem Hintergrund war es Aufgabe der vorliegenden Erfindung, ein Verfahren zu entwickeln, welches das kontrollierte Abstellen der Brennkraftmaschine mit einfachen Mitteln bewerkstelligen kann und gleichzeitig ein Maximum an Sauerstoff für einen direkten Start innerhalb der Brennräume der Brennkraftmaschine zurückläßt, sowie eine Brennkraftmaschine zur Durchführung dieses Verfahrens.

[0009] Diese Aufgabe wird durch ein Verfahren mit den Merkmalen des Anspruchs 1 sowie durch eine Brennkraftmaschine mit den Merkmalen des Anspruchs 6 gelöst.

[0010] Vorteilhafte Ausgestaltungen sind in den Unteransprüchen enthalten.

[0011] Das erfindungsgemäße Verfahren zum kontrollierten Abstellen einer Brennkraftmaschine mit

Fremdzündung zeichnet sich dadurch aus, daß sich während des Auslaufens der Brennkraftmaschine in den Kompressions- bzw. Arbeitstakten ein möglichst großer Zylinderinnendruck aufbauen kann. Dies läßt sich dadurch erreichen, daß nach Abschalten der Fremdzündung und der Kraftstoffzufuhr die zuvor geschlossene Drosselklappe mindestens einmal um einen gewissen Drehwinkelbetrag geöffnet wird. Gegenüber dem üblichen Verfahren zum Abstellen einer Brennkraftmaschine mit geschlossener Drosselklappe wird bei dem erfindungsgemäßen Verfahren während des Abstellens deutlich mehr Frischluft in die Zylinder gesaugt. Dies bedeutet, daß der Zylinderinnendruck während der verbleibenden Kompressionstakte während des Auslaufens der Brennkraftmaschine deutlich erhöht ist gegenüber dem Zylinderinnendruck einer auslaufenden Brennkraftmaschine mit geschlossener Drosselklappe. Übliche Werte sind hier z. B. 5 bar Zylinderinnendruck bei geschlossener Drosselklappe gegenüber z. B. 20 bar Zylinderinnendruck bei völlig geöffneter Drosselklappe. Durch den erhöhten Zylinderinnendruck entstehen höhere Gaskräfte. Die Reibungskräfte ändern sich nur geringfügig. Das Verhältnis von Gaskräften zu Reibungskräften wird somit größer. Die Gaskräfte sind kurbelwinkelabhängig. Sie erreichen ihr Maximum im jeweiligen oberen Totpunkt (Hochdruck OT). Das Kräftegleichgewicht der Gaskräfte des Expansions- und des Kompressionszylinders liegt bei etwa 90°KW nach OT (bezogen auf den Expansionszylinder). Diese Winkeillage ist eine vorteilhafte Abstellposition, da sie das anschließende Wiederanlassen begünstigt. Hohe Gaskräfte begünstigen somit eine für den Direktstart geeignete Abstellposition. Von Vorteil ist es außerdem noch, daß bei geöffneter Drosselklappe durch die in die Brennkraftmaschine einströmende Frischluft eventuell noch vorhandene Verbrennungsprodukte aus den Brennräumen der Brennkraftmaschine entfernt werden. Dadurch wird sichergestellt, daß bei einem Direktstart bestehend aus Einspritzen von Kraftstoff in einen Brennraum und Zünden des entstehenden Kraftstoff-Luft Gemisches genügend Sauerstoff für eine Verbrennung des Kraftstoffs zur Verfügung steht.

[0012] Es ist allerdings auch vorstellbar, daß das beschriebene Verfahren bei Brennkraftmaschine ohne Drosselklappe und mit unabhängig einzeln ansteuerbaren Gaswechselventilen durch eine entsprechende Ansteuerung der Gaswechselventile ausgeführt werden kann. Letztendlich stehen hier die Drosselklappe bzw. die Ansteuerung der Gaswechselventile stellvertretend für ein variables Gaszumesssystem, welches die Zufuhr von Verbrennungsluft in die Brennkraftmaschine kontrolliert.

[0013] Wenn während des Auslaufens der Brennkraftmaschine die Drosselklappe geöffnet ist, können sich Komfortprobleme durch Schütteln oder Ruckeln der Brennkraftmaschine ergeben. In einer bevorzugten Ausgestaltung der Erfindung wird die Drosselklappe unmittelbar nach dem Abstellen des Motors nur kurz ge-

öffnet um die Zylinder mit Frischluft zu spülen. Danach wird die Drosselklappe während des Auslaufens mindestens einmal geschlossen, um ein weicheres Auslaufen der Brennkraftmaschine zu erzielen. Rechtzeitig bevor

- 5 die Brennkraftmaschine zum völligen Stillstand kommt, wird die Drosselklappe noch einmal geöffnet, um einen kontrollierten Stillstand zu erreichen. Gleichzeitig wird so noch einmal die Frischluftzufuhr in die Verbrennungsräume maximiert.
- 10 [0014] Gemäß einer Weiterbildung des Verfahrens wird zur Ansteuerung der Drosselklappe ein Drehzahl-signal herangezogen. Während des Auslaufens der Brennkraftmaschine kann so z. B. bei Unterschreiten ei-ner bestimmten Drehzahl die Drosselklappe geschlos-sen bzw. geöffnet werden. Ein Verfahren der zuvor be-schriebenen Art läßt sich so mit einfachen Mitteln ver-wirklichen.
- 15 [0015] Bei einer anderen Weiterbildung der Erfindung wird der Unterdruck im Ansaugrohr oder Ansaugtrakt
- 20 der Brennkraftmaschine gemessen. Das so entstehen-de Signal kann ebenfalls zur Ansteuerung der Drossel-klappe verwendet werden. So könnte z. B. ein Erreichen eines minimalen Unterdrucks ein Signal zum Schließen der Drosselklappe geben, wie auch das Erreichen eines
- 25 zuvor bestimmten maximalen Unterdrucks kurz vor dem Stillstand der Brennkraftmaschine ein Signal zum Öff-nen der Drosselklappe geben kann. Da ein entspre-chendes Drucksignal bei direkteinspritzenden Brenn-kraftmaschinen häufig schon vorhanden ist, läßt sich diese Variante einfach umsetzen.
- 30 [0016] Bei einer bevorzugten Ausbildung der Erfin-dung wird zur Drosselklappensteuerung das Kurbel-wellen- oder Nockenwellendrehwinkelsignal herange-zogen. Wird das jeweilige Drehwinkelsignal aufinte-griert, so läßt sich die Anzahl der Nockenwellen- oder Kurbelwellenumdrehungen z. B. nach der letzten Zün-dung feststellen. So kann z. B. das Öffnen oder Schlie-ßen der Drosselklappe nach einer bestimmten Anzahl von Umdrehungen angesteuert werden. Vorteilhaft ist auch hier die einfache Umsetzung des Verfahrens, ohne das zusätzliche Sensoren etc. erforderlich sind.
- 35 [0017] Wie bereits ausgeführt ist es weiterhin von Vor-teil, wenn die Drosselklappe kurz vor Stillstand der Brennkraftmaschine nochmals geöffnet wird. Zum ei-nen, damit die Brennkraftmaschine kontrolliert zum Still-stand kommt, ist es vorteilhaft die Drosselklappe beim Ansauen des sich beim späteren Stillstand ergebenden letzten Kompressionszylinders zu öffnen. Zum an-deren ist es vorteilhaft die Drosselklappe beim Ansau-ge des sich beim späteren Stillstand ergebenden letz-ten Expansionszylinders zu öffnen, um eine maximale Frischluftzufuhr für diesen Zylinder zu erreichen, um da-mit für einen späteren Direktstart ausreichend Frischluft in diesem Zylinder zur Verfügung zu haben.
- 40 [0018] Die Erfindung betrifft weiterhin eine Brenn-kraftmaschine, welche zur Durchführung mindestens ei-nes der genannten Verfahren geeignet ist. Die Brenn-kraftmaschine enthält dabei mindestens einen Verbren-

nungsraum gebildet aus je einem Zylinder und je einem Kolben, einen Ansauglufttrakt sowie eine Vorrichtung, den Ansaugluftstrom zu beeinflussen. Dies kann z. B. eine Drosselklappe sein. Aber auch eine separate unabhängige Steuerung der Einlaßgaswechselventile ist dazu geeignet, die genannten Verfahren durchzuführen.

[0019] Im Folgenden wird die Erfindung anhand der Figuren beispielhaft näher erläutert. Es zeigen:

Fig. 1 einen Schnitt durch einen Zylinder einer schematische dargestellten Brennkraftmaschine mit schematisch dargestelltem Ansaugluftsystem und Drosselklappe

Fig. 2 ein Diagramm, das einige der für das Abstellen relevanten Funktionen der Brennkraftmaschine während des Abstellens darstellt.

[0020] Figur 1 zeigt schematisch einen Schnitt durch eine Brennkraftmaschine 1 in der Seitenansicht. Zu erkennen sind dabei ein Brennraum 2 gebildet durch einen Zylinder 3, der von einem Kolben 4 und einem Zylinderkopf 5 begrenzt wird. Die Verbrennungsluft gelangt über die Drosselklappe 8 und einen Luftansaugkanal 9 über ein Gaswechseleinlaßventil 10 in den Brennraum 2. Durch eine Einspritzdüse 14 wird im Arbeitstakt in bekannter Weise Kraftstoff in den Brennraum 2 gespritzt und anschließend von einer Fremdzündanlage in bekannter Weise durch einen Zündfunken einer Zündkerze 13 entzündet. Die bei dieser Verbrennung des im Brennraum 2 entstandenen Kraftstoff-Luft Gemisches entstehende Gaskraft bewegt in bekannter Weise den Kolben 5 nach unten und setzt die Bewegung des Kolbens 5 in bekannter Weise über einen Pleuel 6 und eine Kurbelwelle 7 in eine Drehbewegung der Kurbelwelle 7 um. Nach der Verbrennung verlassen die Verbrennungsprodukte über ein Gaswechselauslaßventil 11 und einen Abgaskanal 12 die Brennkraftmaschine 1. Die Drehrichtung der Kurbelwelle ist mit einem Pfeil gekennzeichnet.

[0021] Erfindungsgemäß wird nun nach Abstellen der Brennkraftmaschine 1 also nach Beendigung der Kraftstoffeinspritzung durch die Einspritzdüse 14 in den Brennraum 2 und / oder dem Ausschalten der Fremdzündanlage die Drosselklappe 8 für einige Zeit geöffnet. Dies kann während der ganzen Zeit des Auslaufens der Brennkraftmaschine 1 der Fall sein oder nur für eine bestimmte Zeit oder für einige Umdrehungen der Kurbelwelle 7. Außerdem kann auch der Grad der Öffnung der Drosselklappe 8 variieren. So kann ein Öffnungswinkel von z. B. 15° schon ausreichend sein. Durch den sich im Zylinder 3 herabbewegenden Kolben 4 wird dann erheblich mehr Frischluft in den Brennraum 2 gesaugt, als es bei geschlossener Drosselklappe 8 der Fall wäre. Der dadurch deutlich erhöhte Zylinderinnendruck im Brennraum 2 während des Kompressionstaktes lässt die Brennkraftmaschine 1 in bevorzugter Kurbelwinkelstel-

lung zum Stillstand kommen. Gleichzeitig werden durch die erhöhte Frischluftzufuhr eventuell noch im Brennraum 2 befindliche Verbrennungsprodukte durch das Gaswechselauslaßventil 11 und den Abgaskanal 12 aus dem Brennraum 2 entfernt.

[0022] In Figur 2 ist in Form eines Diagramms der Prozeß des Auslaufens der Brennkraftmaschine mit vier Zylindern dargestellt. Aufgetragen sind hier über den Kurbelwellenwinkel das Öffnen und Schließen der Gaswechseleinlaßventile, EV #1 für das Einlaßventil des ersten Zylinders bis EV # 4 für das Einlaßventil des vierten Zylinders, das Öffnen und Schließen der Gaswechselauslaßventile, AV #1 für das Auslaßventil des ersten Zylinders bis AV # 4 für das Auslaßventil des vierten Zylinders, sowie der Ansaugrohrdruck bzw. Luftansaugrohrdruck, die Drosselklappenposition, Drehzahl der Brennkraftmaschine und die Zeit bis zum Stillstand der Brennkraftmaschine nach dem Abschaltbefehl.

[0023] Nach dem Abschaltbefehl öffnet erfindungsgemäß die Drosselklappe schnellstmöglichst auf einen vorgegebenen Wert, der z. B. 15° gegenüber der geschlossenen Position sein kann. Aber auch ein maximales Öffnen oder Zwischenstellungen sind denkbar. Auf Grund der hier um 15° geöffneten Drosselklappe strömt dann vermehrt Frischluft in die Brennkraftmaschine, so daß der Absolutdruck im Ansaugrohr ansteigt, hier von ca. 0,3 bar auf 0,8 bar. Die Brennräume werden so mit Frischluft gespült. Gleichzeitig und kontinuierlich sinkt die Drehzahl der Brennkraftmaschine auf Grund von Reibungskräften und Ladungswechselarbeit ab. Um die beschriebenen Geräusch- bzw. Komfortprobleme während des Auslaufens zu reduzieren schließt dann die Drosselklappe nach einiger Zeit bzw. nach einigen Kurbelwellenumdrehungen wieder. Im gezeigten Beispiel ist die Drosselklappe nach zwei Umdrehungen wieder geschlossen. Erfindungsgemäß gilt es nun rechtzeitig vor dem Stillstand der Brennkraftmaschine nochmals Frischluft in die Zylinder zu saugen und dadurch den Motor kontrolliert in einer gewünschten Kurbelwellenposition zum Stillstand zu bringen. Das geeignete Signal zur Identifikation dieses Zylinders kann sich nun wie beschrieben z. B. aus der Drehzahl, dem Ansaugrohrdruck oder dem zurückgelegten Kurbelwellenwinkel nach dem Abschaltbefehl ergeben. In dem gezeigten Diagramm wird daher beispielsweise nach der fünften Kurbelwellenumdrehung seit dem Abschaltbefehl bzw. nach 1800° zurückgelegtem Kurbelwellenwinkel die Drosselklappe noch einmal kontrolliert geöffnet. Durch das zu diesem Zeitpunkt geöffnete Gaseinlaßventil des ersten Zylinders (EV #1) saugt sich so der erste Zylinder erfindungsgemäß voll Frischluft und baut dadurch einen erhöhten Kompressionswiderstand auf, der den Motor in gewünschter Kurbelwellenposition zum Stillstand bringt.

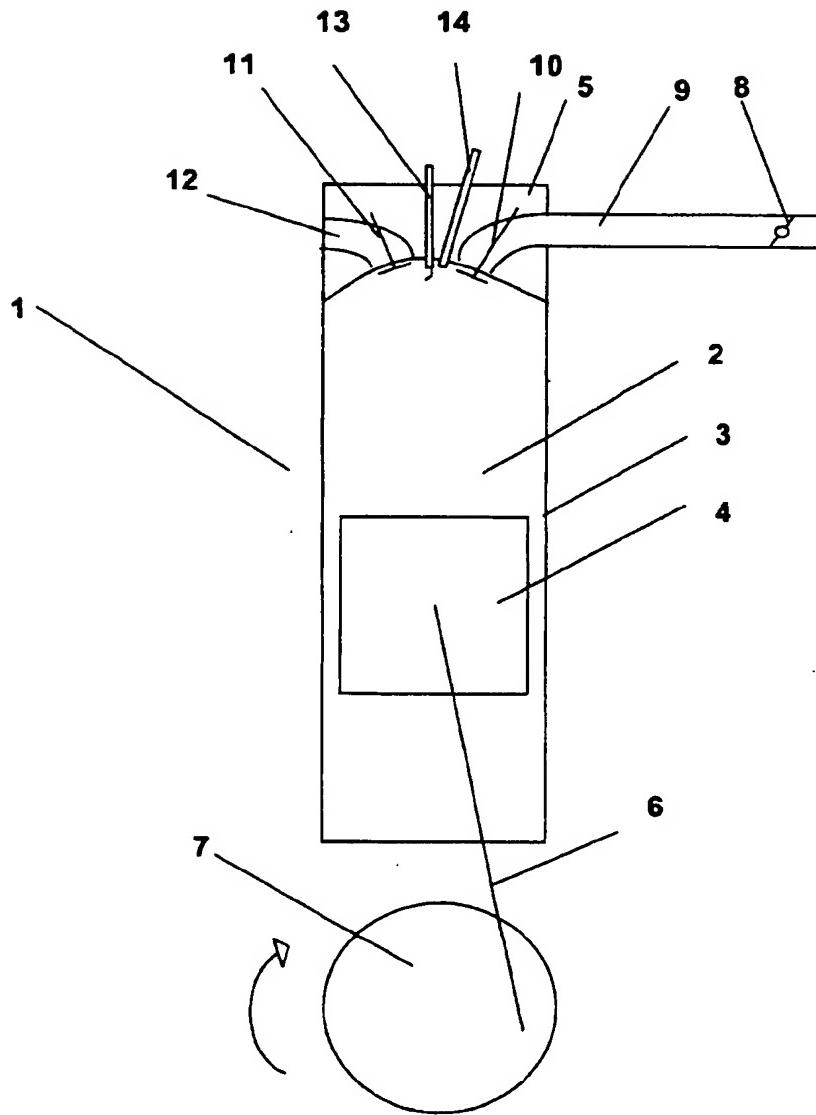
**Patentansprüche**

1. Verfahren zum kontrollierten Abstellen einer Brennkraftmaschine () mit Fremdzündung mit mindestens einem Brennraum () gebildet durch einen Zylinder () und einen Kolben, und einem zugehörigen Verbrennungsluftansaugsystem () enthaltend mindestens eine Drosselklappe () und/oder anderes variables Gaszumeßsystem sowie eine Motorsteuerung  
**dadurch gekennzeichnet, daß**  
 die Drosselklappe mindestens einmal während des Abstellens der Brennkraftmaschine geöffnet wird.
2. Verfahren nach Anspruch 1,  
**dadurch gekennzeichnet, daß**  
 die Drosselklappe mindestens einmal während des Abstellens der Brennkraftmaschine geschlossen wird.
3. Verfahren nach Anspruch 1 oder 2,  
**dadurch gekennzeichnet, daß**  
 zur Ansteuerung der Drosselklappe ein Drehzahlsignal verwendet wird.
4. Verfahren nach mindestens einem der Ansprüche 1 bis 3,  
**dadurch gekennzeichnet, daß**  
 zur Ansteuerung der Drosselklappe ein Ansaugrohrunterdrucksignal herangezogen wird.
5. Verfahren nach mindestens einem der Ansprüche 1 bis 4,  
**dadurch gekennzeichnet, daß**  
 zur Ansteuerung der Drosselklappe ein Kurbelwellen- oder Nockenwellendrehwinkelsignal benutzt wird.

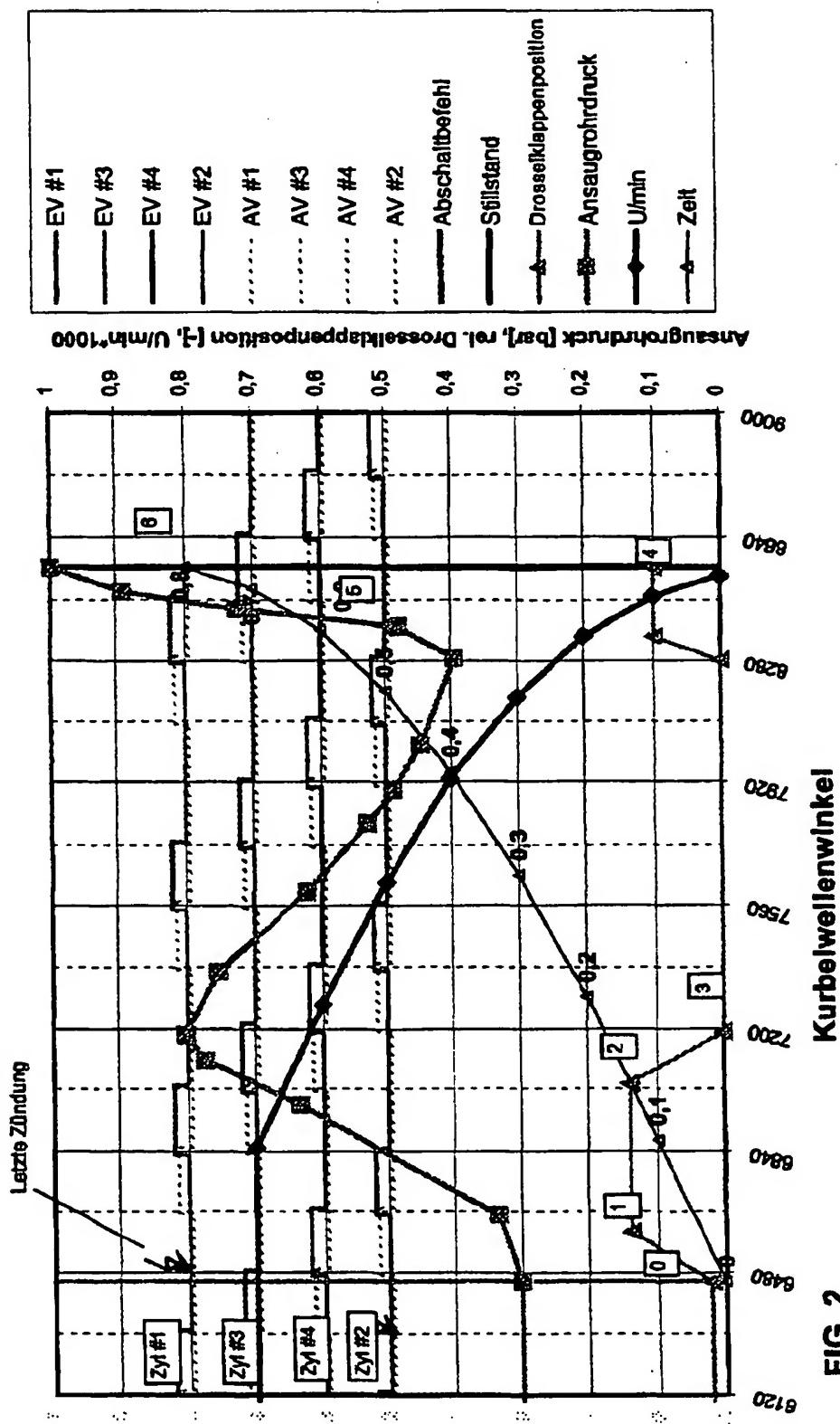
40

**Geänderte Patentansprüche gemäß Regel 86(2) EPÜ.**

1. Verfahren zum kontrollierten Abstellen einer Brennkraftmaschine (1) mit Fremdzündung mit mindestens einem Brennraum (2) gebildet durch einen Zylinder (3) und einen Kolben (4), und einem zugehörigen Verbrennungsluftansaugsystem (9) enthaltend mindestens eine Drosselklappe (8) und/oder anderes variables Gaszumeßsystem sowie eine Motorsteuerung  
**dadurch gekennzeichnet, daß**  
 die Drosselklappe (8) mindestens einmal während des Abstellens der Brennkraftmaschine (1) geöffnet wird.
2. Verfahren nach Anspruch 1,  
**dadurch gekennzeichnet, daß**



**FIG. 1**





Europäisches  
Patentamt

## EUROPÄISCHER RECHERCHENBERICHT

Nummer der Anmeldung

EP 02 10 2483

EINSCHLÄGIGE DOKUMENTE			KLASSIFIKATION DER ANMELDUNG (Int.CI.7)
Kategorie	Kennzeichnung des Dokuments mit Angabe, soweit erforderlich, der maßgeblichen Teile	Betrift Anspruch	
X	DE 198 48 368 A (BOSCH GMBH ROBERT) 27. April 2000 (2000-04-27) * Ansprüche 1, 2 *	1, 2, 8	F02D41/04 F02D9/02
X	US 4 735 179 A (ITO TOMOO ET AL) 5. April 1988 (1988-04-05) * Spalte 2, Zeile 42 - Zeile 50 * * Spalte 3, Zeile 6 - Zeile 23 *	1, 8	
D, A	DE 198 35 045 A (FORD GLOBAL TECH INC) 18. Februar 1999 (1999-02-18) * Anspruch 1 *	1	
A	DE 197 35 455 C (DAIMLER BENZ AG) 19. November 1998 (1998-11-19) * Anspruch 1 *	1	
A	PATENT ABSTRACTS OF JAPAN vol. 007, no. 279 (M-262), 13. Dezember 1983 (1983-12-13) & JP 58 155238 A (TOYOTA JIDOSHA KOGYO KK), 14. September 1983 (1983-09-14) * Zusammenfassung *	1	RECHERCHIERTE SACHGEBiete (Int.CI.7)
A	DE 100 55 112 A (DAIMLER CHRYSLER AG) 8. Mai 2002 (2002-05-08) * Zusammenfassung *	1	F02D
A	EP 1 217 195 A (VISTEON GLOBAL TECH INC) 26. Juni 2002 (2002-06-26) * Zusammenfassung *	1	
Der vorliegende Recherchenbericht wurde für alle Patentansprüche erstellt			
Recherchenort: <b>DEN HAAG</b>	Abschlußdatum der Recherche <b>3. April 2003</b>	Prüfer: <b>Alconchel y Ungria, J</b>	
KATEGORIE DER GENANNTEN DOKUMENTE		T : der Erfindung zugrunde liegende Theorien oder Grundsätze E : älteres Patentdokument, das jedoch erst am oder nach dem Anmeldedatum veröffentlicht worden ist D : in der Anmeldung angeführte Dokument L : aus anderen Gründen angeführtes Dokument & : Mitglied der gleichen Patentfamilie, übereinstimmendes Dokument	
X : von besonderer Bedeutung allein betrachtet Y : von besonderer Bedeutung in Verbindung mit einer anderen Veröffentlichung derselben Kategorie A : technologischer Hintergrund O : nichtschriftliche Offenbarung P : Zwischenliteratur			

**ANHANG ZUM EUROPÄISCHEN RECHERCHENBERICHT  
ÜBER DIE EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG NR.**

EP 02 10 2483

In diesem Anhang sind die Mitglieder der Patentfamilien der im obengenannten europäischen Recherchenbericht angeführten Patendozumente angegeben.

Die Angaben über die Familienmitglieder entsprechen dem Stand der Datei des Europäischen Patentamts am  
Diese Angaben dienen nur zur Orientierung und erfolgen ohne Gewähr.

03-04-2003

Im Recherchenbericht angeführtes Patentdokument		Datum der Veröffentlichung		Mitglied(er) der Patentfamilie	Datum der Veröffentlichung
DE 19848368	A	27-04-2000	DE IT JP	19848368 A1 MI992126 A1 2000130190 A	27-04-2000 12-04-2001 09-05-2000
US 4735179	A	05-04-1988	JP JP CA CA DE EP KR	7059901 B 62082238 A 1278705 A1 1287531 A1 3667812 D1 0221364 A2 9003853 B1	28-06-1995 15-04-1987 08-01-1991 13-08-1991 01-02-1990 13-05-1987 02-06-1990
DE 19835045	A	18-02-1999	US DE GB JP	6098585 A 19835045 A1 2328250 A ,B 11125136 A	08-08-2000 18-02-1999 17-02-1999 11-05-1999
DE 19735455	C	19-11-1998	DE	19735455 C1	19-11-1998
JP 58155238	A	14-09-1983	KEINE		
DE 10055112	A	08-05-2002	DE	10055112 A1	08-05-2002
EP 1217195	A	26-06-2002	US EP	2002073955 A1 1217195 A2	20-06-2002 26-06-2002